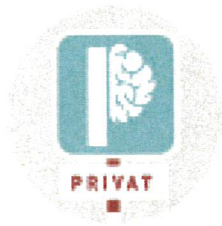
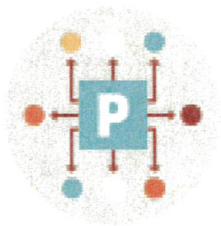




Harmonisation de la gestion du stationnement dans l'agglomération de Bâle

Charte – Version définitive
29 septembre 2020



Allschwil



Basel



Binningen



Birsfelden



Bottmingen



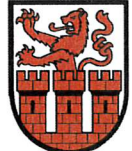
Grenzach-Wyhlen



Hégenheim



Huningue



Muttenz



Münchenstein



Pratteln



Saint-Louis



Lörrach



Reinach



Weil am Rhein

Avant-propos

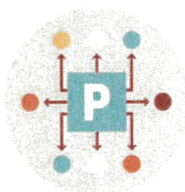
Le projet d'agglomération de Bâle a abordé la question du stationnement dès sa 3^e génération en formulant l'objectif d'une gestion harmonisée portée par les communes. Au cours de la 4^e génération, cet objectif a été poursuivi dans le cadre d'un processus commun. Inscrit sur le long terme, ce processus dont l'issue reste ouverte a permis de combler une lacune stratégique essentielle dans le projet d'agglomération de 4^e génération.

Le besoin d'agir se situait principalement dans les zones urbaines et les secteurs de l'agglomération où les réserves en espaces sont limitées et les réseaux routiers soumis à une forte charge. Dans la ville de Bâle et dans certaines communes limitrophes, une gestion du stationnement était déjà à l'œuvre avant ces efforts d'harmonisation. Mais les réglementations au sein des communes de l'agglomération trinationale de Bâle divergeaient parfois considérablement. Ce qui se traduisait non seulement par un manque de lisibilité, mais également par des effets secondaires indésirables.

Dans un premier temps, les travaux ont porté sur les secteurs où la pression était la plus élevée et la plus manifeste, à savoir les communes limitrophes de Bâle. Un nouveau groupe de travail « Gestion harmonisée du stationnement » a donc été constitué à cet effet. Celui-ci se compose de représentants des villes et des communes ainsi que des cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne, du district de Lörrach, de Saint-Louis Agglomération (SLA) et du bureau d'Agglo Basel. Le périmètre du groupe de travail englobe les communes de la première ceinture de l'agglomération, cœur de l'agglomération compris : Bâle, Birsfelden, Muttenz, Pratteln, Münchens- tein, Bottmingen, Binningen, Allschwil, Hegenheim, Saint-Louis, Huningue, Weil am Rhein, Riehen, Lörrach, Reinach et Grenznach-Wyhlen. Les seize communes et villes renforcent leur coopération. Avec la signature d'une charte, elles s'engagent à développer conjointement le domaine du stationnement. La définition de « standards minimaux » pour la gestion indépendante des surfaces de stationnement dans le cadre des règlement communaux sur le stationnement est visée. Le présent document consigne sous forme de charte les objectifs élaborés conjointement au sein du groupe de travail.



Principes de base



1) Coordonner la gestion du stationnement

Les communes coordonnent la gestion du stationnement sur le domaine public.

Le fonctionnement des communes de l'agglomération bâloise est étroitement imbriqué. Les dispositions réglementaires communales en matière de gestion du stationnement ont un impact qui dépasse les limites d'une commune. De ce fait, les communes coordonnent la gestion du stationnement sur le domaine public. Ce qui offre plusieurs avantages :

- La coordination et l'échange permettent d'identifier les effets négatifs en matière de stationnement (trafic des véhicules cherchant à se garer, stationnement des non-résidents, etc.).
- Les réglementations contradictoires peuvent être évitées.
- Les communes profitent des expériences des autres communes (effets de synergie).

Par où commencer ?

- Canal d'échange dédié au stationnement comme canal de coordination



Champ d'action 1 « Canal d'échange stationnement »

- Définition commune des objectifs et mesures pour les secteurs où plusieurs communes sont concernées (p. ex. périmètres des gares)



2) Encourager des moyens de transport respectueux de l'environnement et qui optimisent l'usage de l'espace

Le traitement de la circulation routière en lien avec les transports publics et le trafic piétonnier et cycliste doit être encouragé. La pression en matière de stationnement pourra ainsi être réduite.

Par rapport à d'autres moyens de transport comme les transports publics ou le trafic piétonnier et cycliste, le trafic motorisé nécessite beaucoup plus d'espace et son traitement est bien moins compatible avec le milieu urbain. Souvent, les espaces servant au « trafic au repos » ne permettent qu'une utilisation monofonctionnelle qui les cantonne à des espaces de stationnement. En plus des effets positifs pour l'environnement (diminution de la pollution atmosphérique et sonore), la promotion des moyens de transport alternatifs peut apporter plusieurs avantages : les espaces dévolus au stationnement sont utilisés plus efficacement tandis que la fluidité du trafic et la sécurité routière sont améliorées. En cas de changement d'affectation d'un espace de stationnement, les besoins de ceux qui sont tributaires d'une place pour garer leur véhicule doivent être pris en compte de manière appropriée (p. ex. les entreprises).

Par où commencer ?

- Prise en compte globale des besoins en mobilité
- Si besoin, inscription dans les documents de planification et les textes de loi des grands principes de planification visant à promouvoir des moyens de transport respectueux de l'environnement et qui optimisent l'usage de l'espace
- Mise en œuvre de mesures pour encourager des formes de mobilité adaptées et efficaces (p. ex. voies piétonnes attractives dans le centre)








3) Utiliser l'espace public de manière intelligente

L'espace public est un bien précieux qui appartient à tous. Dans la mesure du possible, le stationnement doit se faire dans le domaine privé et l'utilisation de l'espace public pour le stationnement doit être optimisée. L'utilisation de l'espace public pour le stationnement doit également faire l'objet d'une indemnisation appropriée.

L'espace public dans les zones bâties est un bien commun extrêmement précieux, que ce soit d'un point de vue social, économique mais aussi écologique. Pour la société dans son ensemble, l'utilisation de cet espace à des fins de stationnement génère une valeur ajoutée relativement faible. En conséquence, le nombre de places de stationnement dans l'espace public doit être optimisé autant que faire se peut et l'espace disponible dévolu au stationnement doit être utilisé de manière efficace.

Par où commencer ?

- Une différenciation minimale commune pour la gestion du stationnement dans l'espace public
 -  Champ d'action 2 « Différenciation minimale de la gestion du stationnement »
 -  Champ d'action 3 « Gestion dans les zones centrales »
 -  Champ d'action 4 « Gestion dans les zones résidentielles »
- Mettre en évidence les effets positifs de la gestion du stationnement
- Créer les conditions propices à des utilisations multiples et à la mise en place d'installations de stationnement centralisée (p. ex. parkings couverts de quartier)





4) Utilisation des places de stationnement conforme à l'usage prévu

Les places de stationnement public doivent être utilisées conformément à l'usage prévu et le stationnement par des tiers doit être réduit au minimum. L'accessibilité et l'attractivité des sites pourront ainsi être garanties.

Les places de stationnement servent à divers groupes d'utilisateurs et répondent à divers besoins. Pour qu'une place soit utilisée conformément à l'usage prévu, il convient de déterminer au préalable la catégorie d'utilisateurs appelée à l'utiliser en priorité. Les différentes formes d'autopartage, qui sont souvent tributaires de l'espace public pour le stationnement, doivent également être prises en compte. Des réglementations pour la gestion et des restrictions d'utilisation pourront ainsi être définies afin de garantir que l'espace de stationnement soit disponible pour les groupes d'utilisateurs prévus.

Par où commencer ?

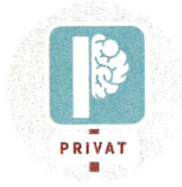
- Garantie d'une utilisation de l'espace de stationnement conforme à l'usage prévu
 -  Champ d'action 5 « Harmonisation du stationnement longue durée »
 -  Champ d'action 6 « Gestion coordonnée du stationnement au niveau des points d'interconnexion TP / axes TP »

5) Coordination avec le stationnement dans le domaine privé



La coordination des aires de stationnement publiques et privées permet une utilisation plus efficace et plus appropriée des surfaces.

L'interaction entre le nombre de places de stationnement publiques et privées et leur gestion influence les différentes utilisations. La coordination du nombre, de l'emplacement et des tarifs des places de stationnement publiques et privées peut conduire à une utilisation efficace de l'offre disponible. Il est fortement recommandé que le stationnement ait lieu sur le domaine privé.



Par où commencer ?

- Harmonisation de l'offre et de la demande en fonction des secteurs
- Proposer des places de stationnement P+R si possible proches de la source
- Harmonisation avec la gestion du stationnement sur le domaine public (nombre, emplacement et frais de stationnement le cas échéant)
- Assouplir respectivement flexibiliser les règles actuelles sur l'obligation de création de places de stationnement, afin de ne pas devoir créer plus de places que nécessaires



Les champs d'action de la gestion du stationnement

Une gestion harmonisée du stationnement est le résultat d'un grand nombre de mesures. Les six champs d'action suivants montrent plus concrètement où il convient de commencer à agir pour arriver à une gestion efficace et harmonisée du stationnement.

Champ d'action 1



Canal d'échange stationnement

L'échange de connaissances et d'expériences est une base essentielle pour atteindre des objectifs communs. Une rencontre annuelle permettant d'échanger est donc proposée. A cet effet, le groupe de travail Gestion harmonisée du stationnement poursuivra ses activités. L'organisation des échanges continuera d'être assurée par le bureau d'Agglo Basel. Les sujets à discuter comprennent les conflits actuels, les expériences et les projets prévus, ainsi que leurs effets potentiels en termes de gestion du stationnement et de trafic généré. L'échange a pour but de favoriser un traitement des thématiques en lien avec le stationnement et une mise en œuvre plus efficaces. Il s'agit ainsi de pallier les mauvaises surprises comme le trafic d'évitement dû à un changement de la réglementation sur le stationnement dans une localité voisine.

Champ d'action 2



Différenciation minimale de la gestion du stationnement

Les disparités spatiales et les différents défis qui se présentent à l'échelon communal ne permettent pas une harmonisation uniforme et dans les moindres détails de la gestion du stationnement. L'introduction d'une différenciation spatiale minimale apparaît bien plus appropriée, celle-ci étant à même de créer une base commune pour la politique des communes en matière de stationnement tout en laissant une certaine marge de manœuvre. Les zones de stationnement dans l'espace routier public devraient être différenciées en fonction de l'utilisation et de la pression exercée par la demande. Dans toutes les communes, il convient d'opérer au minimum une distinction entre les zones suivantes en fonction de leurs caractéristiques spatiales :

- **Zone centrale** : Les zones centrales recouvrent les centres et centres secondaires locaux (comme un centre de quartier plus important). Les centres se caractérisent avant tout par une forte densité/variété d'utilisation et de ce fait un volume de trafic élevé. Ce faisant, il convient de tenir compte des commerces pour que ceux-ci ne subissent pas de pertes, même lors d'éventuelles restructurations du stationnement public.
- **Zone résidentielle** : Les zones résidentielles sont en principe déjà définies dans les règlements sur les constructions et l'aménagement. Il est recommandé d'y distinguer les zones résidentielles où la pression en matière de stationnement est élevée de celles où elle est plus faible.

La différenciation s'appuie sur les développements actuellement à l'œuvre dans les communes. En privilégiant les groupes d'utilisateurs correspondants (p. ex. entreprises ou résidents), il est possible de contrôler que l'utilisation des places de stationnement publiques est conforme à l'usage prévu selon les zones.



Champ d'action 3



Gestion dans les zones centrales

Afin de garantir un nombre suffisamment élevé de places de stationnement disponibles dans les centres et de créer en même temps des incitations à recourir aux transports publics et aux déplacements à pied ou à vélo, il convient de gérer l'espace de stationnement dans tous les centres. Une gestion adéquate du stationnement dans les zones centrales peut contribuer à une meilleure gestion de la circulation. Une telle approche crée des zones centrales plus attrayantes et améliore la sécurité routière tout en augmentant la disponibilité des places de stationnement. Les tarifs peuvent être échelonnés en fonction de la centralité et remplacés par la zone bleue dans les secteurs éloignés du centre.

Les communes décident si elles souhaitent appliquer des frais de stationnement et de leurs tarifs correspondants. Pour les zones centrales, une fourchette comprise entre min. 2 à 3 CHF/h ou 1 à 1,50 EUR/h est recommandée. Il est essentiel que les places de stationnement des centres des localités ne permettent pas le stationnement longue durée. Le temps de stationnement doit donc être limité en conséquence. Les places de stationnement dans les emplacements centraux doivent en premier lieu être disponibles pour ceux qui font des achats ou utilisent d'autres services. Un taux de rotation élevé doit être atteint grâce à un stationnement de courte durée et payant. Pour les résidents de la zone centrale, il est proposé d'offrir des cartes de stationnement résidents distinctes leur permettant de garer leur véhicule pour une durée prolongée.

Champ d'action 4



Gestion dans les zones résidentielles

Dans les zones résidentielles, les places de stationnement du domaine public doivent en premier lieu être à la disposition des résidents. Le stationnement d'autres usagers (p. ex. les navetteurs) doit être empêché ou reporté vers des lieux appropriés. Les usagers non-résidents comme les visiteurs doivent avoir la possibilité de se garer dans les zones résidentielles, mais désormais avec une durée limitée. Par ailleurs, le cercle des usagers des places de stationnement résidents et du stationnement nocturne est en grande partie identique. En conséquence, le stationnement nocturne sera également réglementé par une carte de stationnement résidents.

Afin de mettre l'espace public à la disposition du plus grand nombre possible, le stationnement dans les zones résidentielles devra se faire dans le domaine privé. Il faudra donc veiller à ce que le stationnement dans le domaine public ne soit pas plus attrayant que le stationnement dans le domaine privé. Pour ce faire, il est recommandé de proposer des frais¹ raisonnables pour les cartes de stationnement résidents et un nombre approprié de places de stationnement dans le domaine public.

La définition des zones résidentielles dans le cadre du stationnement public permet de contrôler si le stationnement est effectivement le fait des groupes d'usagers ciblés. Lors de l'émission de cartes de stationnement pour les zones résidentielles, il faudra veiller à identifier qui utilise combien de cartes de stationnement résidents. Ces cartes de stationnement résidents pourront par conséquent être limitées. La question de savoir si ces cartes seront limitées à un nombre défini par résident ou si elles feront l'objet d'un contingentement général par zone ou par commune est laissée à la discrétion des communes.

¹ Est réglementé en Allemagne par le code de la route (StVo).





Champ d'action 5

Harmonisation du stationnement longue durée

Afin d'harmoniser le stationnement longue durée (durée de stationnement >4h), il est nécessaire de disposer d'un vocabulaire de base commun pour désigner les groupes d'utilisateurs pouvant bénéficier de telle ou telle carte de stationnement. Il est recommandé de vérifier au moins que le nombre de cartes de stationnement proposées ne dépasse pas les places disponibles. Enfin, un système de comptabilité permet d'avoir un aperçu de la demande et de l'offre en matière de stationnement public et constitue la base pour un éventuel contingentement des cartes de stationnement. Les communes sont libres de décider des groupes d'utilisateurs pour lesquels elles souhaitent délivrer des cartes de stationnement et des conditions d'utilisation plus détaillées qui s'appliquent.

Les prix et les conditions d'achat par groupe d'utilisateurs peuvent permettre de répondre au contexte local et à la situation des places de stationnement qui en résulte. Pour cette raison, il est recommandé de fixer les prix à titre indicatif, ce qui entraîne des tarifs différents selon la commune.

Résidents

Les résidents désignent les personnes qui résident dans la commune. Selon le type de contingentement des cartes de stationnement, ceux-ci peuvent obtenir des cartes de stationnement valables pour toute la commune ou pour une zone résidentielle donnée. Il est recommandé de rendre les cartes de stationnement payantes. Plus les frais sont élevés, plus l'effet incitatif est important. L'objectif devrait être que les recettes des cartes de stationnement résidents couvrent au moins les coûts engendrés². Il est également recommandé de permettre l'utilisation de la carte de stationnement résidents pour le partage d'un véhicule.

Visiteurs

Les visiteurs sont des personnes qui se rendent auprès des résidents ou des entreprises locales. Les visiteurs se voient proposer des cartes de stationnement pour le stationnement prolongé dans les zones gérées. Là encore, il est recommandé de rendre ces cartes payantes. Plus les frais sont élevés, plus l'effet incitatif est important. Il est recommandé que les recettes provenant des cartes de stationnement visiteurs couvrent au moins les coûts engendrés².

Navetteurs

Les navetteurs sont des personnes qui ne travaillent pas dans la commune où elles habitent. De manière générale, le stationnement des navetteurs devrait se faire dans le domaine privé. Il convient à cet effet de distinguer deux groupes de navetteurs :

- Les personnes qui garent leur véhicule sur leur lieu de travail. Ces personnes devraient toujours se voir offrir une place de stationnement dans le domaine privé par leur employeur. Si ce n'est pas possible, des places de stationnement public de la zone gérée peuvent être délivrées (soit directement à l'employé, soit à l'employeur)³. La définition des conditions⁴ d'attribution d'une carte de stationnement est laissée à la discrétion des communes.

- Les personnes qui stationnent leur véhicule dans un lieu de correspondance et poursuivent ensuite leur trajet vers une autre commune. Pour cette catégorie également, le stationnement doit se faire dans le domaine privé (p. ex. P+R CFF).

² Les coûts imputables doivent être fixés politiquement. Des frais possibles sont : les coûts administratifs pour l'élaboration et la délivrance des cartes de stationnement, les coûts liés aux contrôles par la police, les coûts de création et d'entretien des aires de stationnement ou alors l'indemnisation de la valeur du sol. Chaque commune est libre de fixer elle-même la part des frais qui doivent être couverts par la carte de stationnement.

³ Ne peut pas être utilisé en Allemagne en raison du code de la route (StVo).

⁴ Conditions envisageables : trajet TP disproportionné, raisons de santé, covoiturage, travail en équipe, contingentement par employeur



En fonction de la manière dont elle est conçue, la carte navetteurs apparaît comme un bon moyen de rendre le covoiturage plus attrayant. Pour ce qui est des tarifs, là aussi, il est recommandé que les recettes couvrent au moins les coûts engendrés².

Cartes de stationnement spéciales

Des cartes de stationnement spéciales, par exemple pour les entreprises⁵, les artisans, les personnes effectuant des soins à domicile ou les véhicules équipés d'un gyrophare bleu⁵, sont soumises à un régime spécifique déterminé par les communes. Les communes visent une harmonisation et, dans la mesure du possible, une reconnaissance mutuelle des cartes de stationnement spéciales.

Champ d'action 6



Gestion coordonnée du stationnement au niveau des interconnexions des TP / axes TP

Afin de délester les zones soumises au stationnement excessif ou inapproprié autour des arrêts des transports publics, une norme minimale devrait réglementer ces zones de stationnement dans toutes les communes. Il est recommandé de gérer toutes les places de stationnement à proximité des arrêts concernés. Il sera ainsi possible de mieux contrôler le volume de la circulation et de limiter l'utilisation inappropriée des places de stationnement dans ces secteurs. Il appartient aux communes de décider si la gestion est mise en œuvre au moyen d'une limitation de la durée ou de frais de stationnement. Selon l'emplacement de ces places de stationnement, la réglementation peut relever des autres champs d'action et donc nécessiter une coordination.

⁵ Est réglementé en Allemagne par le code de la route (StVo).



Signataires de la charte pour le projet harmonisation de la gestion du stationnement dans l'agglomération de Bâle du 29 septembre 2020.



Ville de Allschwil

25. Januar 2021

Date

Signature

Gemeindepräsidentin

Fonction

Leiter Gemeindeverwaltung



Cachet



Signataires de la charte pour le projet harmonisation de la gestion du stationnement
dans l'agglomération de Bâle du 29 septembre 2020.



Ville de Bâle

5.1.2021

Date

Signature

Regierungsrat

Fonction

Bau- und Verkehrsdepartement BS

Der Departementsvorsteher:
Dr. Hans-Peter Wessels

Cachet



Signataires de la charte pour le projet harmonisation de la gestion du stationnement
dans l'agglomération de Bâle du 29 septembre 2020.



Ville de Binningen

12. Jan. 2021

Date

Signature

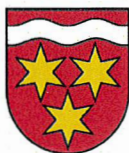
GEMEINDERAT BINNINGEN
GEMEINDEPRÄSIDENT: VERWALTUNGSLEITER:

Fonction

Cachet



Signataires de la charte pour le projet harmonisation de la gestion du stationnement
dans l'agglomération de Bâle du 29 septembre 2020.



Ville de Birsfelden

18.1.2021

Date

Signature

Gemeindepräsident

Fonction

Leiter Gemeindeverwaltung

Cachet



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung
Agglomeration Basel vom 29. September 2020.



Gemeinde Grenzach-Wyhlen

11. Januar 2021

Datum

Unterschrift **Dr. Benz**
Bürgermeister



Bürgermeister

Funktion

**Gemeinde
Grenzach-Wyhlen**
Hauptstraße 10
79639 Grenzach-Wyhlen

Stempel



Signataires de la charte pour le projet harmonisation de la gestion du stationnement
dans l'agglomération de Bâle du 29 septembre 2020.



Ville de Hégenheim

Le 07.01.2021

Date

Signature

M. Thomas ZELLER - Maire de Hégenheim

Fonction

Cachet



Signataires de la charte pour le projet harmonisation de la gestion du stationnement
dans l'agglomération de Bâle du 29 septembre 2020.



Ville de Huningue

25 janvier 2021
Date

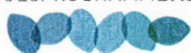
Signature

Maire de Huningue
Fonction

Cachet

Le Maire

Jean-Marc DEICHTMANN



Signataires de la charte pour le projet harmonisation de la gestion du stationnement
dans l'agglomération de Bâle du 29 septembre 2020.



Ville de Muttens

Muttens, 28. Januar 2021

Date

F. Jakobson

Signature

Gemeindepräsidentin

Fonction

Cachet



Signataires de la charte pour le projet harmonisation de la gestion du stationnement
dans l'agglomération de Bâle du 29 septembre 2020.



Ville de Münchenstein

Münchenstein, 27.01.2021

Date

Signature

Einwohnergemeinde Münchenstein
Die Präsidentin: Jeanne Locher
Der Geschäftsleiter: Stefan Friedli

Fonction

Jeanne Locher

S. Friedli



Cachet



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Gemeinde Pratteln

Pratteln, 25.1.2021

Datum

Unterschrift

Für den Gemeinderat

Der Präsident

Der Verwalter

Stephan Burgunder

Beat Thommen

Funktion

Stempel



**Signataires de la charte pour le projet harmonisation de la gestion du stationnement
dans l'agglomération de Bâle du 29 septembre 2020.**



Ville de Saint-Louis

11 JAN. 2021

Date

Signature

Pascale SCHMIDIGER
Maire

Fonction

Cachet



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung
Agglomeration Basel vom 29. September 2020.



Stadt Lörrach

28.01.2021

Datum

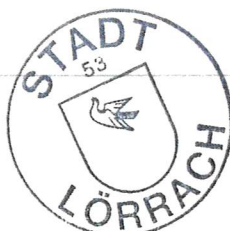
Annika Nethel Lörrach

Unterschrift

Bürgermeisterin
Stadt Lörrach

Funktion

Stempel



Signataires de la charte pour le projet harmonisation de la gestion du stationnement dans l'agglomération de Bâle du 29 septembre 2020.



Ville de Reinach

Reinach 25-01-21

Date

Signature

Melchior Buchs

Stefan Haller

Gemeindepräsident

Technischer Verwalter

Fonction

Cachet



Signataires de la charte pour le projet harmonisation de la gestion du stationnement
dans l'agglomération de Bâle du 29 septembre 2020.



Ville de Weil am Rhein

05-01-2021

Date

Signature

Erster Bürgermeister

Fonction

Erster Bürgermeister
Christoph Huber
Rathausplatz 1
79576 Weil am Rhein

Cachet

